Un an de răsboi



8 u

MAGAZIN AERONAUTIC

„ORDON: TRECEȚI PRUTUL!"



SUMARUL

MAGAZIN AERONAUTIC Nr. 20 DIN 22 IUNIE 1942

Redactor responsabil: C-dor av. retrg. AL. DEMETRESCU

Bogate informaţiuni şi reportagii de războiu
Fotografii şi fotomontagii de pe toate teatrele de luptă
— Desene şi prezentarea artistică: GION —

„MAGAZIN AERONAUTIC" ORGAN OFICIAL DE PROPAGANDA AL AERONAUTICEI ROMANE
Redacţia şi Administraţia: Str. Sărindar No. 9, et. II.

22 IUNIE 1941

S'a împlinit un an de când Conducătorul Statului rostind cuvintele: „Treceți Prutul“ a poruncit armatei noastre recucerirea teritoriilor românești dela est.

Fără să fi purtat vina cedărilor fără lupte — ci doar ponosul unei retrageri ordonate — ea a pornit vijelioasă la luptă, încrezătoare în strălucitoarea stea a unui Rege tânăr și iubit și în înțelepciunea, curajul și înaltul patriotism al Comandantului ei de Căpetenie.

Purtând lupte grele, dar învingând întotdeauna, sfânta armată română *a rupt brâul de foc și fier al inamicului întotdeauna covârșitor ca număr și armament și a reintrat acum un an pe plaiurile Moldovei lui Ștefan cel Sfânt!*

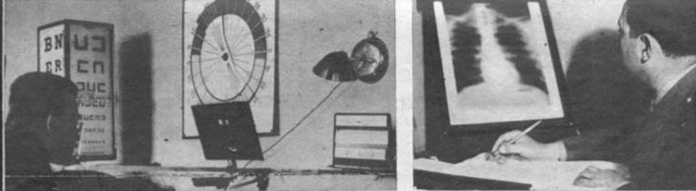
Pregătită și hotărîtă să invadeze și să pângărească Europa creștină și civilizată, imensa armată bolșevică a fost isbită cu toată puterea și isgonită pas cu pas, din locurile în care se încuibase prin viclenie și șantaj.

Dela 22 Iunie 1941 *până în prezent, armata română — luptând „umăr la umăr“ cu brava armată germană într'o camaraderie frățească — s'a acoperit de glorie, a desrobit ținuturi întregi românești, a redat viața nouă locuitorilor și a purtat departe făclia civilizației și a sfintei creștinătăți!*

Azi, ea se află acolo, în inima Rusiei, în țara de unde secole dearândul nu ne-au sosit decât teroarea sângeroasă și prăpădul atâtor năvăliri barbare, stârpind „nebunia roșie“ și înspăimântătoarea amenințare a ultimului puhoi păgân!

Pentru nădejdea de mâine și pentru liniștea pe care o vom cuceri acolo, *azi, la încheierea unui an de sacrificii și de glorie, să ne plecăm smeriți genunchii, să ne mărturisim credința și să mulțumim lui Dumnezeu, Armatei și Conducătorului!*

Trăiască ROMÂNIA!



Examenul medical de acuitate vizuală

Citirea unei plăci de radiografie pulmonară

Pentru a deveni Sburător!

CONDIŢIUNILE PSIHO-FIZIOLOGICE PENTRU RECRUTAREA ŞI SELECŢIONAREA PERSONALULUI AERONAVIGANT

NU oricine poate să se înalţe şi să se lupte în albastrul limpede al văzduhului!

Caracterul specific al Armei Aerului şi progresul continuu în performanţe realizat de tehnicieni în construcţia diverselor tipuri de avioane, precum şi faptul că variate sunt întrebuinţările ce se dau personalului la bord, impun medicilor din Aeronautică o cercetare specială a sănătăţii candidaţilor, oricare ar fi în viitor întrebuinţarea lor: piloţi, observatori aerieni, aerostieri, paraşutişti, mitralieri de bord, medici şi infirmieri de bord şi chiar artilerişti antiaerieni.

Personalul recrutat după toate cerinţele medicale, selecţionat şi împărţit după aptitudinile sale psiho-fiziologice, trece la instrucţia de sbor, unde sănătatea lui — sub influenţa presiunei atmosferice, umidităţii, lipsei de oxigen, frigului, vitezei, gravităţii, forţei centrifuge, acceleraţiilor liniare etc. — suferă modificări, cari sunt indicaţiuni precise în formularea cerinţelor examenului făcut la vizita medicală de intrare în această nouă viaţă.

Această primă vizită se face la Institutul Central Medical Aerian Pipera, încadrat cu medici specializaţi şi dotat cu toată aparatura modernă necesară obţinerii datelor medicale psiho-fiziologice, pentru determinarea aptitudinilor de aeronavigant a candidaţilor.

Este o examinare completă şi foarte complexă, pentrucă nimic nu trebue neglijat în determinarea calităţilor viitorilor apărători ai cerului României.

Se cer date asupra antecedentelor heredo-colaterale şi personale fiind eliminatorii ereditățile încărcate în boli sau manifestaţiuni neuropsihice morbide, malarii sanghine, turburări endocrine, sifilis, intoxicaţiuni voluntare — tutun, morfină, cocaină etc. — diatezele calculoase, astmul, migrenă, etc.

Se are în vedere desvoltarea şi preocupările intelectuale, profesionale şi sportive.

— Un examen general oferă indicaţiuni precise asupra constituţiei şi antropometriei candidatului, iar maladiile, malformaţiunile sau sechelele capabile de a turbura siguranţa zborului, sau de a recidiva în urma eforturilor inerente zborului, sunt eliminatorii;

— Examenul continuă pe aparate sau sisteme organice şi integritatea anatomică şi capacitatea funcţională a aparatului respirator este a doua probă.

Tuberculoza, astmul, pleuritele, bronşitele, emfizemul, insuficienţa respiratorie, cercetată prin spirometrie, sunt eliminatorii;

— Inima şi vasele oferă un vast câmp de examinare şi cerinţele acestui examen sunt integritatea anatomică şi capacitatea funcţională susceptibilă de acomodare perfectă la condiţiunile de sbor.



Leziunile endo-mio-pericardice, turburările în dinamica circulatorie de orice natură, sunt eliminatorii;

— Tubul digestiv şi glandele anexe când nu-şi îndeplinesc funcţiunile lor în mod normal, dau maladii de carenţă sau turburări morbide cari împiedică siguranţa sborului, — deci atâtea probe eliminatorii;

— Aparatul urogenital asigură secreţia şi eliminarea atâtor produse toxice formate în intimitatea ţesuturilor.

Nefritele, nefroptozele, leziunile căilor urinare sau a organelor genitale, sunt eliminatorii;

— Malformaţiunile, leziunile sau tumorile cari împiedică funcţionarea normală a căilor respiratorii superioare, catarurile cronice ale nasului, sau sinusurilor, leziunea sau hiperexcitabilitatea aparatului echilibrului, sunt motive de respingere la vizita medicală;

— Aparatul vederii când oferă acuitate vizuală sub 0,7, discromatopsiile, turburările de motilitate, diplopiile, alterarea simţului luminos, leziunile de fund de ochi, bolile conjuctivei sau a pleoapelor, sunt eliminatorii;

— Sistemul nervos cu maladiile sale cerebro-spinale, maladiile nervilor periferici-nevralgii, mialgii puternice şi perzistente, turburări de sensibilitate sau motilitate — epilepsia, psihozele şi chiar migrenele cu dureri mari de cap sau turburări în vedere cu greaţă şi vărsături, sunt eliminatorii;

— Psihicul normal implică un individ capabil de eforturi repetate şi prelungite; un psihic prost echilibrat, puţin desvoltat, neatent, fără preocupări intelectuale, fără putere de concepţiune sau discriminare, emotiv, necoordonat, dă atâtea motive de respingere;

— Cercetările în camera pneumatică ne dau indicaţiuni de felul cum reacţionează individul la hipo sau hiper presiune, lipsă de oxigen, frig, etc. şi din datele căpătate se poate face selecţionarea personalului aero-navigant pentru: legătură, recunoaştere, bombardament, bombardament în picaj sau vânătoare, precum şi rezistenţa la sborurile de înălţime, stabilindu-se pragul altitudinii când este necesară întrebuinţarea măştii de oxigen;

— În centrifuga electrică cercetările făcute dau date precise asupra poziţiei corpului în avion, asupra limitărei unor anumite mişcări, asupra felului de îmbrăcăminte şi legare de avion, alimentaţie, etc;

— Probele de laborator completează examenul somatic (radiologie, serologie, biochimie etc.)

Acestea sunt pe scurt probele la care sunt supuşi candidaţii ce doresc să devină stăpânitori ai văzduhului. Viaţa omului despărţit de pământ se desfăşoară într'un ritm cu mult mai viu, este mult mai intensă şi mult pretenţioasă, iar sburătorii pot fi consideraţi cu adevărat elita unui popor.

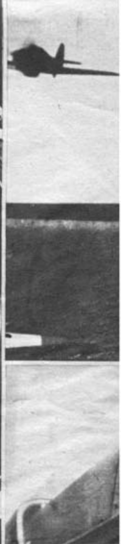
Naţiunea română are în fiii săi atâtea resurse şi atâtea energii, încât probele date de aviaţia noastră în răsboiul actual, au făcut ca Sburătorii României să aibă nimbul eroilor de legendă.

Medic COL. Dr. ION DOBREANU

Şeful Serviciului Sanitar



Controlul tensiunii arteriale cu aparatul circulator



„Ordon: treceţi Prutul!"



O poză înainte de decolare. Echipajul unui bombardier român, gata de sbor la inamic, lângă avionul care îl va duce la glorie



du-te-vino permanent, avioanele noastre şi-au făcut şi îşi fac datoria trecând peste orice risc



Un brav pilot al unei nu mai puţin brave escadrile de vânătoare, în momentul decolării



Ajuns deasupra obiectivului, bombardierul românesc va declanşa bombele cari...



...vor face să sară în aer amplasamentele, podurile coloanele duşmane

IN ISTORICA DIMINEAŢĂ A ZILEI
E 22 IUNIE 1941, MAREŞALUL CON-
UCĂTOR COMANDANT DE CAPETE-
IE AL OŞTIRILOR ROMANO - GER-
ANE DIN ARIPA SUDICĂ A FRON-
ULUI ANTIBOLŞEVIC, LANSA PO-
UNCA EROICĂ: „ORDON: TRECEŢI
RUTUL!".
IN ACEEAŞI CLIPITĂ URIAŞUL
RONT A INCEPUT SĂ SE MIŞTE SPRE
ST, IMPINGÂND, IN INIMA STEPEI
USEŞTI, PE UN DUŞMAN CUTROPI-
OR ŞI LIPSIT DE CREDINŢĂ.
SBURĂTORII REGELUI MIHAI I AU
OST PRIMII CARE AU TRECUT GRA-
IŢA VREMELNICĂ ŞI AU DUS SOLIA
SBĂVITOARE FRAŢILOR AFLAŢI IN
SPRU JUG. CU JERTFE DAR ŞI CU
APTE DE NEPIERITOARE GLORIE,
VIAŢA ROMANĂ SE INSCRIA PE
RDINUL DE ZI AL VEŞNICIEI NEA-
ULUI.
ALĂTURI DE ARMELE TERESTRE ŞI
E MARINĂ, AVIAŢIA ŞI-A FĂCUT
IN PLIN ŞI CU STRĂLUCIRE DATO-
IA, CINSTINDU-ŞI ŢARA ŞI CIN-
TINDU-SE!

Aşa arată un aerodrom românesc unde porunca Mareşalului Conducător se execută cu sfinţenie



AMINTEȘTE-ȚI


Serg. trg. av. Natuiu Dumit


S. Lt. av. Banu Gheorghe


Serg. trg. av. Anghelache Nicolae


Serg. trg. av. Bârsan Vadin


Adj. stag. av. rez. Livovschi Aurel

ŞCOALA DE PILOTAJ ARPA.

Pe aeroportul unui tihnit şi modest oraş de provincie e zi de însemnată sărbătoare. Asociaţia ARPA deschide cursurile practice ale şcoalei de pilotaj cu o nouă serie de tineri îndrăgostiţi de zările albastre ale cerului, pe ale cărui drumuri fără urmă şi fără sfârşit şi-au purtat de atâtea ori visurile tinereşti.

E marea lor sărbătoare. Odată cu binecuvântarea de credinţă strămoşească, picurată în suflete de ruga călduroasă a preoţilor, vor primi botezul aerului. In zumzet de motoare se vor ridica spre tăriile senine ale cerului şi vor simţi schimbarea ce se petrece în toată fiinţa celui care se desparte de cele lumeşti şi trăieşte măcar o clipă stăpânit de marea taină a Dumnezeirei.

Trudiţi de neastâmpăr azi, vor fi mâine neinfricaţi sburători, cari vor însufleţi cu clocotul tinereţii lor pasărea fără suflet, care-i va purta prin înălţimile albastre de cer însorit, prin volbura norilor plumburii ca şi peste munţi cu semeţe creste. Singurul glas pe care-l vor auzi în imensitatea văzduhului va fi vâjiitul regulat al elicei. Va fi împlinirea idealului la care au visat. Chemări adânci şi mute din afară de lume îi vor înălţa mereu mai sus, stăpâni şi biruitori.

* * *

Din înălţimea stăpânirilor sale soarele trimite mângâieri de raze Lumină albă de primăvară se întinde peste aerodromul înverzit şi peste întinsul de ogoare ce-l mărginesc spre răsărit. Tinerii candidaţi la titlul de „pilot" stau înşiraţi în ordine şi privesc cu emoţie la mulţimea care a venit să ia parte la sărbătoarea lor. Este prezentă generaţia care cu muncă şi abnegaţie a câştigat o experienţă cu care este gata să-i îndrumeze cu toată bunăvoinţa pe căile bune ale vieţii, generaţie care ştie să poarte respectul celor de altă dată, cu conştiinţa răspunderii celor prezente.

Oameni şi fapte care stau pilduitoare îndemnuri pentru viitorii aviatori.

Alături de cucernici preoţi, întreaga asistenţă, într'o pioasă reculegere, înalţă rugi fierbinţi şi imploră harul dumnezeiesc pentru Rege, Conducător, pentru armata care sângerează în luptă cu cei fără Dumnezeu, şi pentru acest tineret care mâine va fi chemat să-şi facă datoria către Patrie.

Luând cuvântul, Directorul General al Asociaţiei ARPA, aviatorul Spiridon Vârnav, unul dintre primii piloţi civili ai Aviaţiei Româneşti, a vorbit despre rosturile Asociaţiei ARPA, care din 1927 stă cu perseverentă stăruinţă în serviciul Aviaţiei Române.

Aminteşte despre conducerea ARPA-ei, care în frunte cu Ing. I. Gigurtu, prin muncă desinteresată cu sacrificii materiale a reuşit să facă din Asociaţie un organ de viaţă şi de crez în ale aviaţiei, unde să se adune toţi cei cari cred în menirea Neamului Românesc.

Evoacă apoi amintirea premergătorilor aviaţiei de azi şi în special pe a neuitatului Lt. C-dor Mihail Pantazi, pătimaş îndrăgostit de avion. De el a fost începută la ARPA opera care a dus la pregătirea a peste 600 de piloţi de avion pentru rezerva Aeronauticei Militare, piloţi din rândurile cărora un însemnat număr au luptat pe front, unii primind înalte distincţiuni, iar alţii sacrificându-şi viaţa pentru Patrie.

Recomandă tinerilor piloţi muncă fără preget şi în deosebi o disciplină a conştiinţei. Incadraţi în avânturile şi năzuinţele Asociaţiei ARPA, vor fi şi ei la rândul lor înlănţuitori la veriga de sacrificii şi biruinţi, care singură face cununa de măriri a Neamului Românesc.

Istoria Poporului Român este isvor nesecat de fapte mari din care tineretul poate sorbi atâtea învăţăminte. Intre aceste fapte, sacrificiul aviatorilor români în lupta cu bolşevismul este cu adevărat legendar.

Directorul General adresează cuvânt de caldă mulţumire celor prezenţi, conducătorilor oficiali ai Aviaţiei Româneşti, cari n toate împrejurările au sprijinit cu toată bunăvoinţa Asociaţia A. R. P. A. şi în special d-lui Ministru General Jienescu şi L-C-dor av. ing. Marcu directorul Aviaţiei Comerciale.

Mulţumeşte deasemeni tuturor susţinătorilor Asociaţiei în rândurile cărora chiamă pe toţi cei cari gândesc binele neamului românesc.

Aviaţia trebue să-şi aibă rădăcinile înfipte în rezervoarele vii de energie ale naţiunei ca să se poată ridica puternică spre cerul nădejdiilor unui neam. Singură însufleţirea colectivă a masselor este capabilă să anime toate elanurile de viaţă ale unui popor.

In numele armatei d. Col. Constantinescu Cdt. Garnizoanei locale, într'o însufleţită alocuţiune aminteşte despre eroismul cu care, alături de celelalte arme, aviaţia a luptat în răsboiul sfânt pe care-l duce Neamul Românesc împotriva bolşevismului.

Primarul oraşului exprimă mulţumirea sa şi a populaţiei că pe teritoriul urbei ce conduce se află o şcoală ce pregăteşte tineri aviatori, cari mâine vor înfrunta moartea pentru gloria Patriei. Vorbeşte despre neobosita muncă pe care cu deosebită modestie o desfăşoară aci Lt. av. Turcaş, şeful de pilotaj al şcoalei.

Lt. C-dor av. Ing. Marcu, directorul Aeronauticei Comerciale mulţumind conducătorilor Asociaţiei ARPA pentru munca dezinteresată pe care o depun, arată grija pe care o poartă organele diriguitoare ale Aviaţiei Româneşti ca acestui tineret să i se pună la îndemână întreţinere gratuită şi toate mijloacele tehnice spre a deveni piloţi şi cărora nu li se cere decât hărnicie şi supunere.

Numai tineretul crescut în atmosfera de muncă constructivă poate fi cu adevărat chezăşie de bine şi progres pentru Neamul Românesc.

Ţara să aibă o falangă de piloţi bine pregătiţi, bine instruiţi şi bine antrenaţi, capabili să facă din jertfa lor temelia existenţei noastre ca stat şi neam.

Urmează demonstraţii de sbor, cari au culminat cu acrobaţii de înaltă clasă executate de aşii aviaţiei române : Bâzu Cantacuzino şi Max Manolescu în ale căror mâini avionul este o jucărie mai uşoară şi mai sprinţară ca o libelulă.

Mulţimea urmăreşte apoi evoluţiile unui avion de şcoală care se înalţă încet către azur şi din care pe neaşteptate ţâşneşte un punct negru ce se rostogoleşte în neant. Emoţia taie respiraţia tuturor şi sufletele nu se linişteşc decât în momentul în care pocalul alb al paraşutei se desface, legănând în imensul sân al spaţiului ceresc corpul îndrăsneţului paraşutist Dumitrescu Popa.

Serbarea s'a sfârşit într'o atmosferă de înalt entuziasm şi de adâncă preocupare.

Entuziasm pentru elanul şi curajul fără margini al aviatorilor noştri şi preocupare pentru datoriile pe care fiecare cetăţean le are de îndeplinit faţă de lupta pe care o duce Neamul Românesc.

Alături de Rege şi Conducător, toată suflarea românească să stea cu credinţă şi devotament.

Acesta este crezul de viaţă nouă al Neamului Românesc.

DE VORBĂ CU

In dorința de a face cunoscut marelui public impresiile culese în vârtejul războiului de către glorioșii noștri zburători, revista „Magazin Aeronautic" a întreprins o anchetă printre aviatorii români, cărora le-a cerut să răspundă la următorul chestionar:

1) Impresii asupra primei misiuni de războiu.

Găsim interesante pentru cititorii revistei noastre răspunsurile date la această întrebare de către domnii:

SLT. AV. IULIU ANCA:

Prima misiune este o însoțire de bombardament. Fugeam într'o atmosferă calmă, pe un cer fără pic de nor; curios și dornic să cunosc mai devreme ce s'ar putea întâmpla.

Bombele cad din avioane, obiectivul sare în aer, nor de fum și flăcări.

Mă reîntorc mirat! Aceasta este totul! Nici artilerie, nici inamic aerian.

SLT. AV. LUPESCU GHEORGHE:

10 August 1941 ora 14,20. Primim ordinul să atacăm cu grenade și mitraliere o coloană inamică în retragere. Decolăm după 10 minute, pentru ca după alte 10 minute să trecem Nistrul. Emoție. Este prima trecere a Nistrului și poate prima probabilitate de a ne întâlni cu avioane inamice și mai ales de a cunoaște fiorii pe care îi dau tragerile de artilerie. Ajungem la obiectivul fixat pe care-l atacăm cu multă îndrăzneală (doar este prima misiune de răsboi) atac ce se pare că a dat rezultate mai mult decât bune. Ordinul îndeplinit, ne întoarcem spre aerodrom, neavând ca reacțiune inamică decât câteva trageri de mitraliere și artilerie, care mai mult ne-au distrat decât să ne impresioneze, cum mi-ași fi închipuit. Aterizăm fără să fi avut niciun incident.

ADJ. STAG. AV. TRUICĂ VASILE:

Fiind într'o unitate pentru apărarea Bucureștiului, am decolat la alarmă de 3 minute, căci se anunțase o mare formațiune de avioane inamice din direcția Mizil. In timp ce luam înălțime, îmi imaginam felul cum voi ataca acea formațiune și chiar că ași fi doborât 2—3 din acestea.

După circa zece minute patrulam în jurul Ploeștilor, dar cu toate că eram foarte atent nu vedeam nici un avion inamic; în orice punct îndepărtat de pe cer mi se părea avion inamic. După 30 minute de sbor am venit la aerodrom foarte desamăgit, dar consolându-mă cu gândul că va trebui să întâlnesc în misiunea viitoare.

2) O relatare scurtă asupra celei mai grele eșiri la inamic. (luptă aeriană, baraj A.C.A. etc.)

La această întrebare reținem răspunsurile domnului:

CPT. AV. ALEXANDRESCU CONST.:

In ziua de 23 August 1941 primesc misiunea să fac vânătoare liberă cu 10 avioane pe frontul Odesei în sectorul Bielajewko-Gara Wigoda. La ora 13,30' decolez și după 10' începem patrularea în Sector. Timp de 45' am patrulat la diverse înălțimi și nu am întâlnit nici un avion inamic.

Deodată zărim o formație de trei avioane de bombardament Martin escortate de douăsprezece avioane Rata. Dau ordin prin radio ca patrula din dreapta să atace formația de bombardament, care este fugărită la 50 metri de pământ. Un avion inamic este doborît în mare de către unul din adjutanți. Patrula II-a împreună cu celula comandată de mine angajăm lupta cu avioanele de vânătoare.

Patrula II-a atacă picând puternic asupra inamicului. Eu atac cu celula după ce mi se prezintă deodată în față trei avioane Rata. Ochesc și declanșez tragerea. După cartușele luminoase observ că încadrez perfect avionul din mijloc care ia foc imediat. Urmează încă două atacuri asupra inamicului, în care îmi dau seama că ne încleștasem sdravăn de inamic. Camarazii mei, doi adjutanți, doborâseră și ei în încăerare, două avioane. I.A.R. 80 este suveran, cu toate că Ratele sboară ca niște porumbei.

Incă un atac asupra inamicului, care îmi trece prin față, venind către mine, la 50 metri. Declanșez tragerea, dar nu mai am muniție.

Inamicul se sesizează de acest fapt și când încerc să degajez, îmi cade el în spate. Fără muniție și cu inamicul în spate, credeam că totul s'a sfârșit, și voi cădea în limanul Nistrului. Dar... coechipierul meu, care era în spate, pune pe fugă pe rus și apoi ne regrupăm. Astfel s'a terminat prima luptă aeriană în care am doborît trei avioane Rata.

SLT. AV. IULIU ANCA:

Era în 22 Sept. 1941, la prânz. Căutam îndârjiți, scrutând tot cerul. Trebuia neapărat să ciugulim câțiva cioloveci, căci dimineața ne făcuseră o surpriză la aerodrom.

Mai aveam 5 minute de patrulare și la orizont nu s'a semnalat nimic. Ca de obiceiu însă la sfârșitul misiunei ne apar patru Rata. Egali la număr, eram siguri de pradă.

O undă sonoră se difuză în spațiu și decorul se schimbă la moment. Ratele apar din toate părțile. N'ai timp nici să ochești, căci trebue să faci față la prea multe.

Dar nimic și nimeni nu ne poate face să dăm înapoi. Patru I.A.R. se rotesc în cerc timp de 18 minute, atacă pe rând și revin în cercul în care nici un Rata nu poate să pătrundă.

Inamicul se îndârjește și nici natura nu ne ajută; un nor ne acoperă și cercul se rupe. Lupta continuă încă patru minute sub alt aspect. I.A.R.-urile atacă picând din nor. Ținte sunt multe. Câte umbre au trecut pe lângă mine, câte focuri s'au încrucișat pe lângă avionul meu! Trag prin surprindere și degajez în nor. Jocul este periculos. Cu multe Rata m'am trezit față în față, dar nu clinteam, șase dâre de fum arătau mârâitul mitralierelor mele; dar în ultimul moment înclinam avionul trecând la milimetru de burta inamicului.

In ultimul minut, picând din nor un Rata îmi cade în față sub un unghiu de 30 grade. Vrea să facă viraj să-mi vină exact din față. Nu mai are însă timp. Mitralierele mele nu l-au iertat. Avionul pică la verticală, fără fum însă și fără viață. La aterizare stația R-5 confirmă lupta dârză dusă de patru I.A.R.-80 cu 15 avioane Rata.

SLT. AV. LUPESCU GHEORGHE:

Ora 2,30. Deși o oră așa de târzie, totuși ni se dă ordinul dela Comandament, să atacăm în zorii zilei cu grenade și mitraliere, bateriile de artilerie dela Poslednaia Zastava. La ora 5,20, deși nu se luminase încă destul de bine, însă pentru a avea o armă în plus cu care să luptăm — soarele —, decolez cu o patrulă. In „rase-mott" mă îndrept spre limanul Kujalniki deasupra căruia sbor la maximum cinci m., pentru a nu putea fi văzuți, datorită malului ce are 10—15 m.

SBURĂTORII

înălţime. Ajung în dreptul hidroscalei dela Fomina Balka. Fac un viraj la dreapta şi tot în rase-mott mă îndrept spre obiectivul dat. Se pare că prezenţa noastră a fost simţită, pentrucă nici n'am apucat să ajungem la bateriile de artilerie pe care trebuia să le atacăm şi am şi fost primiţi cu un foc viu de artilerie. Mai avem trei km. până la obiectiv. Increzători în norocul şi aparatele noastre, sburăm tot înainte. Bateriile ne primesc cu un foc puternic. In dreapta, în stânga, înaintea noastră numai fum de proectile de artilerie. Lansăm grenadele asupra bateriilor, după care facem un viraj la dreapta, căutând să scăpăm de infernul în care ne găseam. Se pare că grenadele noastre nu le-au prea făcut mare plăcere bolşevicilor, pentru că intensitatea focului lor de artilerie a scăzut simţitor, după ce le-am lansat. Cu mare greutate ajungem în liniile noastre. Imi număr coechipierii. Toţi. Respir uşurat. Astfel s'a terminat una din misiunile noastre, care aşi putea spune că a fost cea mai grea.

ADJ. STAG. AV. TRUICA VASILE:

Cea mai grea misiune la inamic pentru mine a fost atunci când fiind şef de patrulă cu misiunea de-a mitralia şi grenadia la sol trupele inamice din satul Dalnic şi şoseaua ce traversează satul dela Sud la Nord. După ce am patrulat circa 30 minute deasupra Dalnicului, am picat mult în liniile noastre până la 5 metri pentru a-i induce în eroare şi apoi traversând satul în lung am mitraliat trupele ce le-am văzut pe şosea şi câteva tancuri. Luând înălţime nu vedeam pe al 4-lea coechipier şi imediat am transpirat crezând că acesta a căzut la inamic atins de un proectil de a. c. a. Dar după câteva minute l-am văzut venind în urma noastră, în acest moment umplându-mi sufletul de bucurie că am putut duce misiunea la bun sfârşit şi că mă întorc acasă la aerodrom cu toată patrula, ştiind că eu în calitate de şef de patrulă purtam toată răspunderea ei.

CPT. AV. ALEXANDRESCU CONST.:

Dimineaţă de toamnă, 23 Sept. 1941. Soarele lumina puternic orizontul, care se profila pe cerul nesfârşit al Ucrainei. Linişte şi aşteptare.

Deodată cum stăteam în avion, plictisit că şi de data aceasta am făcut alarmă degeaba, zăresc pe orizont profilându-se avioane inamice care atacau satul Doncevou.

Din proprie iniţiativă plec cu patrula să rezolv această problemă.

Coechipierii mei se îndreaptă spre gara Wigoda ca să le taie drumul. Erau vre-o 8 avioane Rata, cari mitraliau satul. Ajung la timp tocmai când un rus se juca la 80 metri, mitraliind satul. Mă plasez în spatele lui, ochesc şi trag rafală scurtă ca să mă asigur de mitraliere.

Totul este în regulă. Il aştept cavalereşte ca să-şi termine lucrul şi să facă la stânga împrejur, după cum îşi are obiceiul. Acum îl am drept în faţă. Declanşez cu poftă toată muniţia asupra lui. In acelaş timp îl supraveghez să văd dacă el trage asupra mea. Duelul era început, dar el a fost luat prin surprindere şi rănit dela început.

In câteva secunde trece pe lângă mine şi se prăbuşeşte la marginea satului în flăcări. Cu o plăcere drăcească privesc la el şi apoi mă întorc la aerodrom. Cu o maşină mă deplasez apoi la 20 km. să văd ce face prietenul meu. Avionul era distrus; iar pilotul carbonizat. Aşa s'a terminat cu individul Şulev Ivanovici Mihail de 21 ani, care nu avea nici un grad; făcea parte din tineretul comunist. Asupra lui s'a găsit la piept o tabacheră, care era străpunsă de un glonte. (Aşa se explică faptul că nu a tras deloc asupra mea).

Era în ziua de 23 Septembrie şi învinsul avea asupra lui 1000 de ruble pe care Comandamentul Armatei mi le-a dat ca trofeu, împreună cu legitimaţia lui şi cu tabacherea.

Astfel în decurs de o oră s'a soluţionat povestea unei lupte de 3 minute.

INFORMAŢIUNI ADMINISTRATIVE

COSTUL ABONAMENTULUI

— Pentru particulari şi biblioteci şcolare, abonamentul pe un an. . . . . lei 500

— Pentru personalul din aeronautica militară şi civilă, pentru ofiţerii din alte arme şi pentru elevii de liceu, abonamentul pe un an. . . . . lei 400

● Domnii abonaţi cari doresc să-şi achite abonamentul o pot face, trimeţând suma pe adresa Administraţiei revistei, în str. Sărindar No. 9. Et. II, Bucureşti.

● Domnii abonaţi cari nu primesc revista deşi au plătit abonamentul, sunt rugaţi să anunţe, Administraţia revistei, printr'o c. p., sau telefonic la Nr. 5.37.32.

● Schimbările de adrese ale domnilor abonaţi trebuesc semnalate administraţiei revistei, pentruca domnii abonaţi să primească la timp exemplarele apărute.

● Numerile vechi ale revistei vor putea fi trimise, contra ramburs, la cererea celor interesaţi.

INFORMAŢIUNI

Asociaţia germană pentru protecţia aeriană a recomandat acum câtva timp aderenţilor săi de a ajuta membrii D.A.P., când în urmă caută firele şi paraşutele „grenadelor cu coardă“ după rândurile inamice.

Aceste grenade au particularitatea că proiectează rapid baraje de fire de fier, analoge acelora pe care englejii cu ajutorul baloanelor, protejează anumite obiective foarte importante. A fost o surprindere că aceste baraje flotante (plutitoare) au fost aşa puţin întrebuinţate în Reich, dar se da atenţie la ameliorarea artileriei antiaeriene şi a aviaţiei de vânătoare nocturnă. Aceasta din urmă dealtfel, luna trecută mai ales, a ajuns la o cifră record de victorii.

S'a decis acum de a dubla centura D.C.A-ului aşa cum este de ex. în jurul metropolei berlineze—printr'o altă centură pe care o vor forma, în caz de alarmă, grenadele cu coardă sus menţionate. De mult se preocupa de punerea lor la punct, în stabilimentele de experienţă a armatei situate în Polonia — greutăţile dealtfel proveneau mai puţin la fabricaţia lor decât la întrebuinţarea practică.

După specialişti aceste baraje plutitoare ar fi infinit mai de temut decât coardele rigide ale baloanelor britanice. Pe dealtă parte, aceste fire de fier sunt prevăzute la extremitatea lor cu o încărcătură explosibilă, ceeace le face atât de periculoase. Dacă această coardă atinge o parte a unui aparat, curenţii aerului readuc extremitatea firului de fier spre carlingă şi încărcătura explodează. Ea posedă un sistem de detunătură prin contact, care e blocat după zece minute de zbor planat—încât orice pericol e înlăturat în momentul când coarda atinge pământul.

In timpul unuia din ultimele atacuri engleze, contra unei fabr ci germane, grenadele cu coarde au fost pentru prima oară întrebuinţate în mare cantitate, şi cu cel mai mare succes. Astăzi se asigură că fiecare baterie a D. C. A-ului este prevăzută cu această armă.

Se mai fabrică acum şi grenadele cu coarde susceptibile de a fi trase de avioane în plin sbor — nu numai de tunuri specializate.

✵

Zilele trecute într'un cadru înălţător, a avut loc la Centrul de Instrucţie moto-mecanizat, solemnitatea sfinţirei troiţei care a fost ridicată în memoria eroilor care şi-au jertfit viaţa pentru întregirea neamului românesc şi Sfânta Cruce. Festivitatea s'a desfăşurat în curtea Centrului, ornată cu portretele M. S. Regelui, Mareşalului Conducător, Führerului Adolf Hitler şi Ducelui Mussolini şi frumos pavoazată cu drapelele ţărilor aliate.

Au participat d-nii: general Nicolaescu, colonel Demetrescu Pompeius, colonel Nicolescu, locot. col. Zegheru C-tin, lt. col. Alexandrescu, maior N-lae Bărbătescu, maior Albulescu Vasile, medic lt. Săvulescu A., lt. Mândru Ion, slt. Calmuschi Leo, o delegaţie de ofiţeri germani, compusă din d-nii: maior Klingspor, cpt. Möckel, cpt. A. Schneider, lt. Zeisegöt, o delegaţie de ofiţeri italieni, alcătuită din d-nii: cpt. Di Spingno, sblt. Marcadella şi sblt. Linuzzi, precum şi ceilalţi ofiţeri şi subofiţeri ai unităţii şi delegaţi ai altor unităţi.

După trecerea în revistă a trupei centrului de către şeful militar cel mai vechi, s'a oficiat un serviciu religios de către sfinţiile lor maior Pendrea Vasile şi preot cpt. Ianculescu Miron, confesorii garnizoanei, răspunsurile fiind date de corul centrului moto-mecanizat.

Apoi, d-l col. Demetrescu Pompeius a rostit o cuvântare, spunând printre altele:

Inălţarea acestei troiţe are o dublă semnificaţie pentru viaţa Centrului de instrucţie moto-mecanizat:

1. Ea reprezintă jertfa ofiţerilor şi trupei din unităţile diviziei blindate şi unităţilor purtate pe câmpurile sfinte de luptă din 1941 şi 1942.

Primul ofiţer căzut dintr'un regiment de care de luptă, lt. Sasu, a fost al Centrului.

2. Ea simbolizează semnul crucei, care singurul învinge.

Prin acestea, troiţa înălţată va guverna munca şi credinţa din interiorul Centrului, ea va clădi în jurul călirea sufletească a ofiţerilor, elevilor şi trupei, dând totodată, fiecăruia dintre noi şi ocazia unui „popas sufletesc“, amestec de smerenie, de gânduri, de întărire şi de curaj!

Pe troiţă este scris: „Ostaş, opreşte-te! Şi îngenunchiat păstrează o clipă de sfântă reculegere pentru eroii care şi-au dat viaţa pentru întregirea ţării şi Sfânta Cruce. Fii mândru şi demn de ei!“

A urmat un program de cor, iar d. Ion Aurel Manolescu a recitat versuri.

Apoi, a avut loc defilarea Centrului — şcoala de subofiţeri şi submaiştri militari auto şi grupul de experienţe.

La sfârşit, trupa grupului de experienţe a făcut un exerciţiu demonstrativ de apărare pasivă.

✵

Fotografiile inedite furnisate nouă de către domnul Constantin Pomuţ, pilot de războiu în escadrila 53, fotografii cari parte au fost publicate în revista „Magazin Aeronautic“, parte vor fi publicate în viitor, ne-au fost puse la dispoziţie în mod cu totul gratuit.

Fapt pentru care îi mulţumim călduros.

✵

Salutul prin ducerea mâinii drepte la chipiu nu este, după cum s'a putut dovedi, nici o influenţă a revoluţiei franceze, nici nu a fost ordonată de vreun birou central militar german. Este pur şi simplu urmarea faptului că chipiurile grele ale grenadirilor şi căciulile de blană, nu se puteau scoate. Din cauza greutăţilor trebuiau prinse cu o curea sub bărbie. Acelaş lucru s'a întâmplat mai târziu cu cascheta franceză şi mai ales cu coiful.

La început salutul se făcea cu mâna stângă şi consta în arătarea cu degetul a emblemei de pe chipiu. Mai multe unităţi germane nu mai salutau, încă înainte de 1789, prin scoaterea chipiului, lucru care dovedeşte că nu a putut fi influenţat de revoluţia franceză. Franţa dinaintea revoluţiei nu cunoştea decât salutul prin ridicarea chipiului. Markgraful Wilhelm de Baden scrie în amintirile şale că la o masă luată cu ofiţeri prusiaci aceştia au salutat prin ducerea mâinii drepte la chipiu.

Dar salutul nu poate avea nici origine rusă, deoarece a fost introdus în Prusia înainte ca relaţiile pruso-ruse să fi fost prea active. Prusia şi Austria au introdus noul salut cam la aceiaş dată. Regulamentul militar din 15 Ianuarie 1817 prevede salutul prin ducerea mâinii drepte la chipiu, salut care se întrebuinţa deja între ofiţeri.

Un submarin servește la menținerea contactului

In urma raportului de menținere a contactului (1) din partea unui submarin german (U), aviația germană atacă un convoi ce se îndreaptă spre Anglia cu o viteză de 9 mile marine. Convoiul se compune din treizeci de vase, și este apărat de un crucișător și șase corvete. Submarinul german nu ia parte la atac.

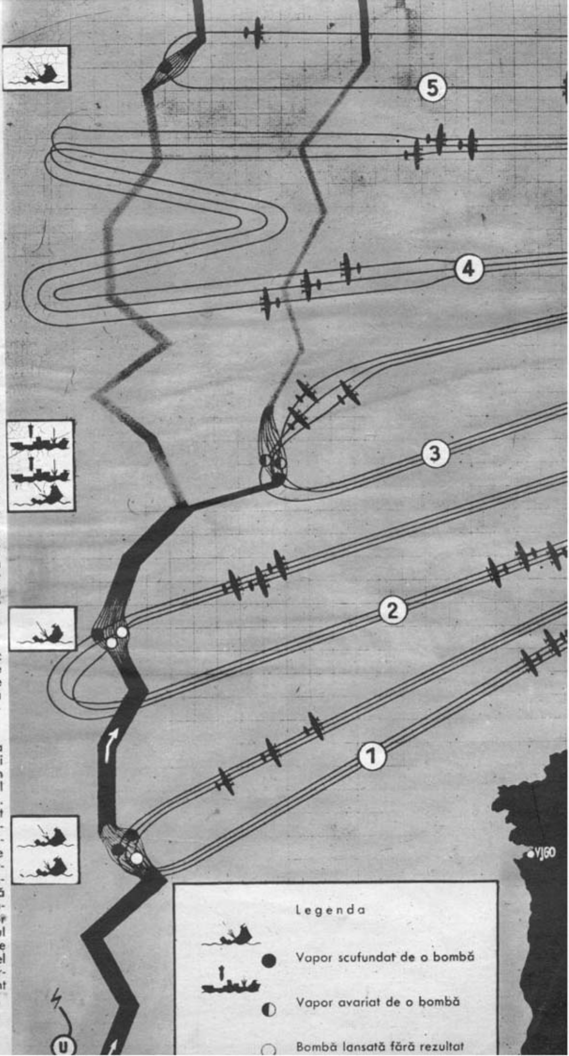
(1) Un grup de trei avioane atacă convoiul din direcția soarelui și scufundă două vase.

(2) Un al doilea grup de trei avioane atacă și scufundă o corvetă, cu toate că artileria antiaeriană este foarte activă. Celelalte două avioane își greșesc ținta.

(3) Intre timp, convoiul a fost împărțit în două părți, ceeace înseamnă un avantaj, deoarece la cel de al treilea atac, care a avut loc cu o zi și 14 ore după primul atac, partea convoiului care se îndreaptă spre Vest a rămas ferită. Din partea de Est a convoiului a fost scufundat un vas, iar alte două au fost grav avariate.

(4) Cel de al patrulea atac aerian nu dă rezultat, deoarece din cauza ceții nu se poate recunoaște niciuna din cele două părți ale convoiului.

(5) Un avion izolat, care a sburat pe deasupra convoiului din Est fără să-l observe, din cauza ceții, descopere convoiul din Vest și scufundă un vapor. Prin urmare, cu toate că în acest caz submarinul german nu făcuse decât să declanșeze atacurile aeriene și deși în zilele următoare niciun submarin german nu a operat împotriva convoiului — o situație favorabilă extrem de rară pentru convoiurile engleze — în timpul celor două zile și jumătate convoiul nu are liniște, și cu toate că se apără cu îndârjire și dibăcie, el pierde patru vapoare și o corvetă, iar alte două vapoare sunt avariate.





De care noi ne-am bucurat...

22 Sept. 1941. Manzâr — unul din aerodromurile unui grup de vânătoare.

In zorii zilei. Ora 4.

Scuturat de coşmar, Zăbavă s'a trezit. Scrutează cu ochi de iepure cerul prin încheieturile cortului.

Cer de plumb. Spre Sud, nori. Frig. Marginile păturii sunt umede. Ceilalţi dorm. In sfârşit, o zi de odihnă. Burniţă. Plouă? Nu.

Telefonul! Piloţii sunt chemaţi la postul de comandă. Sovieticii debarcă grăbiţi la Est de Odesa, în apropierea satului Sumirka. Patrula sublt. Şelei Eric, adjutant Zăbavă Teodor, adj. Budu Florian şi Oprea Ion va însoţi o formaţie de bombardiere, care va acţiona contra vaselor şi a sectorului de debarcare.

Vreme potrivnică. Nu se poate sbura decât sub altitudinea obişnuită. In spre Sumirka, drumul trece pe deasupra aerodromurilor vânătorilor inamici din cotloanele Odesii şi a centrelor de a. c. a. Acelaş gând. Aceeaşi îngrijorare.

Ajunşi în faţa avioanelor, coechipierii îşi strâng mâinile, — un legământ cald, bărbătesc.

A vobit singur el, Zăbavă.

— Dacă nu mă reîntorc, să nu uitaţi în numele meu.

Dar a mai spus el asta.

IN orizontul de cenuşă vânturată, uruit înfundat de motoare. Siluetele bombardierelor se desluşesc ochiului aidoma unor funii cu noduri mai mari, mai mici.

Starterul apleacă steagul. Pe lângă el alunecă năluci patru viteji. Ii numără. Le strigă numele. Ii petrece până târziu cu mâna streaşină deasupra ochilor. Nu-i mai vede. Vor veni. Şi vor legăna din aripi victoriile. El îi va număra de departe, căci, într'un singur cuvânt se strânge bucuria lui: *„toţi"*...

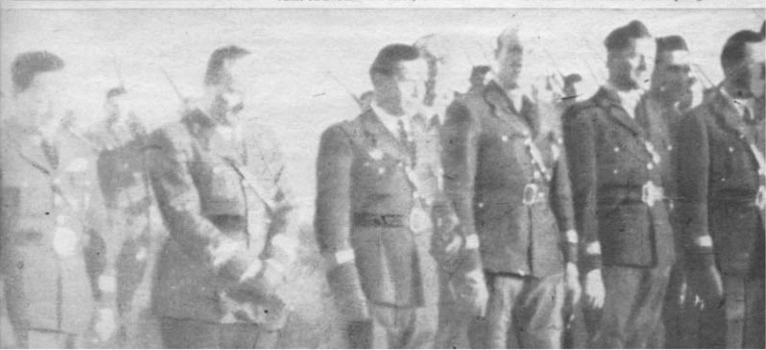
ODATA cu trecerea Nistrului şi a lacului inimă Bieljajevka, bombardierii se îndreaptă uşor spre Nord. Coechipierii patrulei de protecţie se apropie. Surâd. Odesa va fi ocolită.

Convoiul se strecoară cu greu prin pânza norilor. Treptat vizibilitatea se îmbunătăţeşte. Largi pâlnii de lumină. Senin. Intre lamele de argint ale celor două limanuri din Nordul Odesii, nimic deosebit. Augustovka pare pustie.

Deasupra satului Alexandrovka, bombardierele virează brusc spre dreapta şi apoi coboară cu motoare în plin spre Sumirka.

IN larg, trei vapoare. Pe coastă lucrări de debarcare şi trupe.
Inamicul este surprins. Malul este punctat de izbucniri negre străfulgerate de limbi roşii—albăstrui. In jurul vapoarelor braţe spumegânde de apă. Un vas este lovit în plin. Fumegă.

Cele dintâi misive ale inamicului, îngrijorează. Exploziile tirului antiaerian încadrează primejdios bombardierele. Târziu însă. Convoiul se îndreaptă grăbit în





largul mării. După câtva timp, bombardierii urcă deasupra norilor. Dâra unei rachete cu steluţe albe, — convenţionalul semn al despărţirii.

Patrula sublocotenentului Şelei se reîntoarce singură pe sub velniţele de pâcle şi nori străvezii. Antiaeriana inamică o petrece înflorindu-i urma cu nalbe şi clopotari

Deasupra satului Gildendorf — ocupat de trupe amice — sunt observate cinci bombardiere sovietice, — singure. Prilej de spectaculoasă demonstraţie pentru infanteriştii noştri. Entuziasm. De scurtă durată. Mult sub ele, cinsprezece vânători sovietici atacă la sol trupele terestre. Joc ciudat. Nevăzute mâini aruncă în sus bulgări negri.

O clipă în răspântie. Cele cinci bombardiere coboară în grabă spre Odesa.

Hotărît, sublocotenentul Şelei alege drumul de bravură, de jertfă. Ordonă atacul vânătoarei sovietice. Pică cel dintâi, intr'un grup de trei „Rata". Un inamic este doborît. Surprinşi, ceilalţi doi degajează scurt, îi cad în spate şi-l urmăresc mult aproape. Şelei îi defilează abil prin faţa adjutanţilor Zăbavă şi Budu. Aci şi sfârşesc. Pentru temerara patrulă, trei victorii...

Dar, sovieticii se regrupează. Patrula sublocotenentului Şelei alunecă fir, când în dreapta când în stânga. Un sovietic atacă izolat, pe dedesubt. In cel de al treilea coechipier se îndreaptă prima rafală de proectile luminoase. Adjutantul Oprea observă. Virează deschizând foc în plin. Avionul sovietic este lovit. Se apleacă pe o aripă. Undue. Vrie. Doborît. A patra victorie.

Cel de al şaselea minut de luptă. Firul patrulei noastre încheie acum un cerc. Sovieticii au iniţiativa. Atacă. Coeziunea patrulei e perfectă. Un avânt brav. Sublocotenentul Şelei se angajează primejdios. Este încă urmărit îndeaproape de adjutanţii Budu şi Zăbavă. Luptă vrăşmaşă. Strânsă. Prin faţa adjutantului Zăbavă urcă privind parcă înapoi, un avion inamic. E prins în vizor. Intârzie. Cochetează cu moartea. O rafală scurtă. Doborît.

Incrucişeri. Foc. Inamicul îşi pierde vădit coeziunea. Intr'un colţ de cer, un duel aprig. Adjutantul Budu e la strâmtoare. Sovieticii îl încercuesc. Un disperat avânt. Budu îşi deschide cale, bravând moartea. Atacă. Un Rata îi face loc înşurupându-se cu o uluitoare repeziciune înspre pământ. O victorie mai mult.

Şase avioane sovietice părăsesc lupta. Pe cer au mai rămas doar trei adversari. Sunt urmăriţi dar trec deasupra norilor.

Artileria antiaeriană inamică reîncepe focul. Patrula sublocotenentului Şelei e la un pas doar de dezastru. Cu motoarele în plin ea se strecoară atentă pe sub poalele aburii ale norilor. Apare, dispare. Curând se disting şerpuirile domoale ale Nistrului.

— Atenţiune, inamicul în faţă.!

Pe scocul de albastru dintre doi nori, o celulă inamică. Şelei şi Oprea, singurii cu muniţia rămasă, atacă. Ceilalţi coechipieri schiţează manevre de surprindere, oarbe. Sub-lt. Şelei nu pregetă. Cea de a treia rafală îi asigură victoria.

Adjutantul Oprea a tras. Ultima victorie....

Nistrul!.. Coechipierii patrulei se privesc îngrijoraţi. Limita de benzină se apropie. Bucurie înfrăţită în suflet gol... Manetele sunt trase în plin.

Curând, oglinda lacului din inima Manzărului îşi joacă argintul în beteala soarelui. Sunt aproape...

Cei patru bravi ai grupului de vânătoare trec cocori pe deasupra aerodromului.

La postul de comandă coechipierii patrulei sublocotenentului Şelei îşi primesc răsplata vitejiei, — îmbrăţişarea comandantului. E cea dintâi poate cea mai mică. Dar hotărât, cea mai cuprinzătoare. Ea nu se uită. E distincţia care ia imperial loc în inimă. Pentru totdeauna.

Comandantul grupului e fericit. Cu prima misiune se va abate din drum, îndreptându-se acolo unde cei patru bravi au înscris încă o pagină de glorie pentru aripile noastre....

Misiunile continuă. Alte patrule, alţi neînfricaţi...

Cerul îşi trage pe umeri mantila de stele. Noaptea alunecă pe lespezi de tăceri şi mătase.

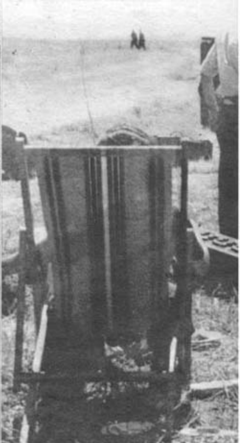
In cortul corpului de gardă, o luminiţă. Sub pâlpâirile ei, el, soldatul, ca întotdeauna sensibil, epic, cu duioşie sinceră, caldă; scrie. A rămas aci: ai noştri au mai doborît azi opt din ai lor de care rezultat noi ne-am bucurat foarte...

ION ISTRATEANU

Un minut de reculegere pentru camaradul căzut la datorie.







IMAGINI de RĂZBOI

Bombardier italian în timpul... toaletei







Instalarea corturilor pe un aerodrom
lucru, în Rusia



1. Domnii: General de escadră Emanuel Ionescu, C-dor V. Marcu, Sp. Vârnav directorul Școlilor de Pilotaj A. R. P. A. și Danabassy ad-tor delegat A. R. P. A., la inaugurarea cursurilor de sbor a unei școale civile de pilotaj.

2. Domnii: General de escadră Gh. Jienescu ministrul aerului, General de escadră Ramiro Enescu, C-dor Al. Sahini și C-dor Al. Ionescu, la solemnitatea sfințirii Troiței ridicată în amintirea eroilor căzuți pentru Patrie, din Flotila I Bombardament.



...La fântâna cu găleata!



Emblema unei brave escadrile de vână



Clipe de răgaz...



1892 **JUBILEUL** 1942



de 50 ani

ŞAMPANIA ŞI VINUL

RHEIN

MAGAZIN AERONAUTIC

ŞCOLILE DE PILOTAJ
AU INCEPUŢ CURSURILE
TINERI ŞI SURAZATORI,
SBURATORII DE MAINE
AI ROMANIEI!